

トラック運送業の取引条件改善に向けた 荷主企業等への協力要請について

このほど、農林水産省食料産業局から標題、トラック業者との取引に関する改善について、周知の依頼がございましたので、皆様にもご承知いただきますよう、添付内容をご報告致します。

内容的には、大口の荷役の委託先が主な対象となるかと思いますが、主な趣旨は

1. 荷待待機時間、荷役作業の対価について、 運賃とは別料金の支払いを求めること。

現状、1日あたりの荷待ち時間が平均1時間45分、荷役作業が約3時間との調査結果があり、こうしたことがドライバーの拘束時間を長時間化につながっている為、荷主への改善を求めたい。

2. 運送業務以外の荷待ちのための待機時間や、 荷役業務についての対価の支払いを要請。

現状では運送以外の役務についての対価が十分支払われていないことから、将来、正当な対価の支払いを義務付ける「標準貨物自動車運送約款」の改正が検討されているようです。

詳細は添付しました資料をご参照ください。

29 食産第 2194 号
平成 29 年 8 月 9 日

関係団体の長 殿

農林水産省食料産業局長



トラック運送業の取引条件の改善に向けた協力依頼について（依頼）

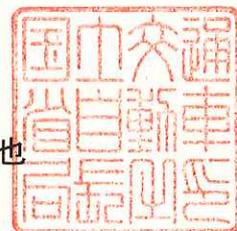
このことについて、別紙のとおり国土交通省自動車局長から、平成 29 年 7 月 27 日付け国自貨第 56 号「トラック運送業の取引条件の改善に向けた荷主企業等への協力要請について」により、協力要請に関する通知がありましたので、貴団体におかれましては、会員等への周知をお願いします。



国自貨第56号
平成29年7月27日

農林水産省
食料産業局長 井上 宏司 殿

国土交通省自動車局長
奥田 哲也



トラック運送業の取引条件の改善に向けた荷主企業等への協力要請について

トラック運送事業者は、荷主等に比べて立場が弱く、適正な取引条件が十分に確保されていない面があることから、荷主等の協力も得ながら、その取引条件の改善を図ることが重要であり、取引条件の改善に向けては、官邸に設置された「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」の枠組みを通じ取組を進めてきたところです。

このような背景に加えて、本年3月には「働き方改革実行計画」（平成29年3月28日働き方改革実現会議決定）が決定され、長時間労働を改善するため、生産性の向上や人材の確保を図ることが一層急務となっているところです。

トラック業界においては、このような状況を踏まえ、本年3月に大手トラック事業者がトラック業界内の取引の適正化を図るべく、全日本トラック協会において自主行動計画を策定したほか、荷待ち時間の削減等に向けた実証実験事業を行うなど、取組みを進めているところですが、トラック事業者の取引条件の改善に向けては、荷主都合の荷待ち時間の削減や適正な運賃・料金の収受の実現など、発着荷主の協力が不可欠です。

については、貴省所管の荷主団体を通じて、着荷主を含む荷主企業等に対し、下記の事項について周知をいただくとともに、トラック事業者の取引条件の改善に向けた協力の働きかけをいただけますよう、よろしく願いいたします。

なお、荷待ち時間の削減及び荷役作業の効率化を含め、トラック運送事業者との取引適正化に向け、荷主の皆様へご協力いただきたい事項を別添の通りまとめたので、こちらにつきましてもあわせて周知願います。

記

1. 荷待ち時間の削減及び荷役作業の効率化について

トラック輸送に際しては、平均して一日当たり1時間45分の荷待ち時間及び同約3時間の荷役作業時間がそれぞれ発生しており、トラックドライバーの拘束時間の長時間化の大きな要因となっています（資料1参照）。

労働力不足の中で、働き方改革を実現しつつ物流網を維持していくためには、



着荷主を含む荷主の皆様が主体となって、荷待ち時間や荷役作業時間の実態の把握に努めるとともに、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化を図るための対策を講じることが極めて重要です。

荷待ち時間の改善方策にはトラック予約・受付システムの導入による先着順の受付の見直しなどが、また、荷役作業の効率化方策には一貫パレット輸送の導入などが、それぞれ考えられます。(資料2参照)

なお、国土交通省においては、一定の大きさ以上のトラックに係る荷待ち時間や荷役作業時間の記録を義務付ける制度改正を行い(本年7月施行)、今後、この記録データをもとに、荷待ち時間や荷役作業時間が特に長い荷主業種に対して、改善の働きかけ等を実施するほか、貨物自動車運送事業法第64条に規定する荷主勧告制度の運用にあたっての参考とすることとしているところです。(資料3参照)

2. 運賃・料金の別建てについて

荷待ち待機や荷役作業など、運送以外の役務に対する対価については、従来は収受している場合でも運賃に含む形で収受している場合が多く、約2～3割の事業者が運送以外の役務に係る対価を十分には収受できていない状況となっています。(資料4参照)

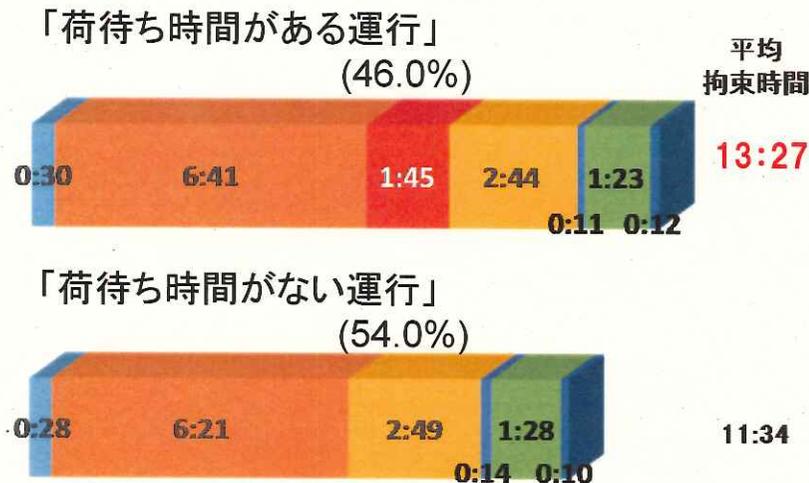
これを受け、国土交通省においては、運送以外の役務に対する対価を運賃とは別建てで収受することを推進するため、今般標準貨物自動車運送約款等の改正を行う予定です(本年10月施行予定)。(資料5参照)

については、トラック運送事業者と契約関係にある荷主においては、この趣旨をご理解の上、トラック運送事業者の適切な運賃・料金の設定にご理解・ご協力をいただきますよう、お願いします。

以 上

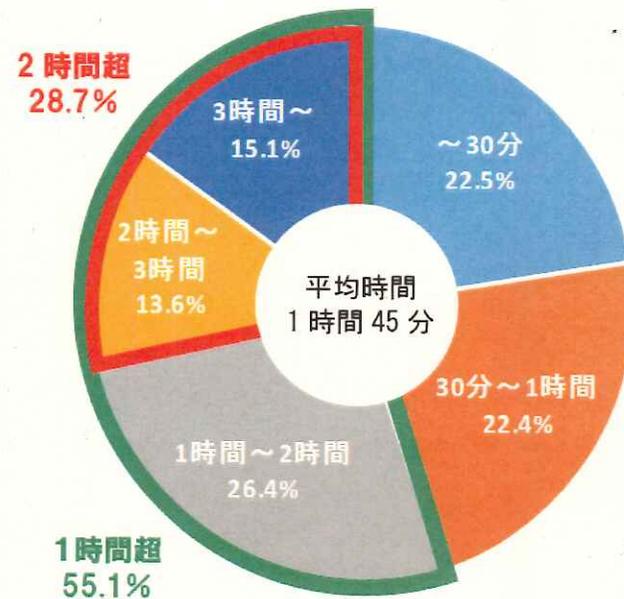
- ▶ トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、荷主庭先での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- ▶ 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩 ■ 不明

1運行あたりの荷待ち時間の分布



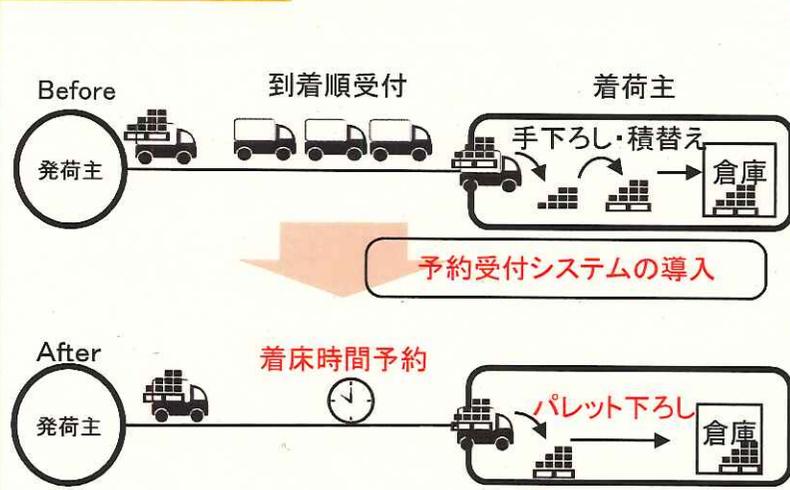
出典:トラック輸送状況の実態調査 (H27)

着荷主との連携事例

山梨県の食品製造業では、流通センターへの商品配送を運送事業者に依頼しているが、着荷主側の倉庫では到着順の受付対応で荷待ち時間が長く、また手下ろしの荷役のため、ドライバーの拘束時間が長時間化していた。

このため、PCを活用した受付予約システムの活用とともに、パレットの規格を統一化し、発荷主から着荷主まで一貫パレチゼーションによる拘束時間の削減効果を検証した。

事業概要



スケジュールを共有

2015年6月

日	月	火	水	木	金	土	日
		1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29	30

予約画面(抜粋)

予約編集

予約番号 10003

お名前 予約 次郎 様 [非会員]

荷降ろし場 **手降ろし場** (荷降ろしパースの指定)

ご予約日 06/15 (月)

受付可能な時間 13:00-14:00

オプション

従来から着荷主が保有し内部用に使用していたトラック予約・受付システムを運送事業者にも開放し、1時間単位の作業枠の予約を可能とした。*実証実験では運送事業者が着荷主に電話連絡し、着荷主が代理入力する方法をとった。

結果

➤ 手待ち時間の削減	4時間	→	▲3時間7分	→	53分
			拘束時間の短縮		
➤ 荷役時間の削減	2時間	→	▲1時間33分	→	27分

トラックドライバーの長時間労働を改善し、輸送の安全の確保を図るべく、荷待ち時間の実態を把握するとともに、荷待ち時間を生じさせている荷主への勧告等の発動に係る確認の一助等とするため、荷待ち時間記録等を新たにトラック運送事業者¹に義務付ける省令改正(貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令)を行う。

○ 改正の概要

(1) 荷待ち時間等の記録の義務付け(輸送安全規則第8条関係)

トラックドライバーが車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、ドライバー毎に、

- ・集貨又は配達を行った地点(以下「集貨地点等」という。)
 - ・集貨地点等に到着した日時
 - ・集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時
- 等について記録し、1年間保存しなければならないこととする。

(2) 適正な取引の確保(輸送安全規則第9条の4関係)

輸送安全規則第9条の4では、従前から、輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と協力し、適正な取引を確保することを努力義務としているところ、荷主の都合による集荷地点等における待機についても、トラックドライバーの過労運転につながるおそれがあることから、輸送の安全を阻害する行為の一例として加えることとする。

○スケジュール

公布:平成29年5月31日(水)

施行:平成29年7月1日(土)

<義務付け対象> 車両総重量8トン以上 又は 最大積載量5トン以上

中型トラック(8トン以上)



大型トラック(11トン以上)



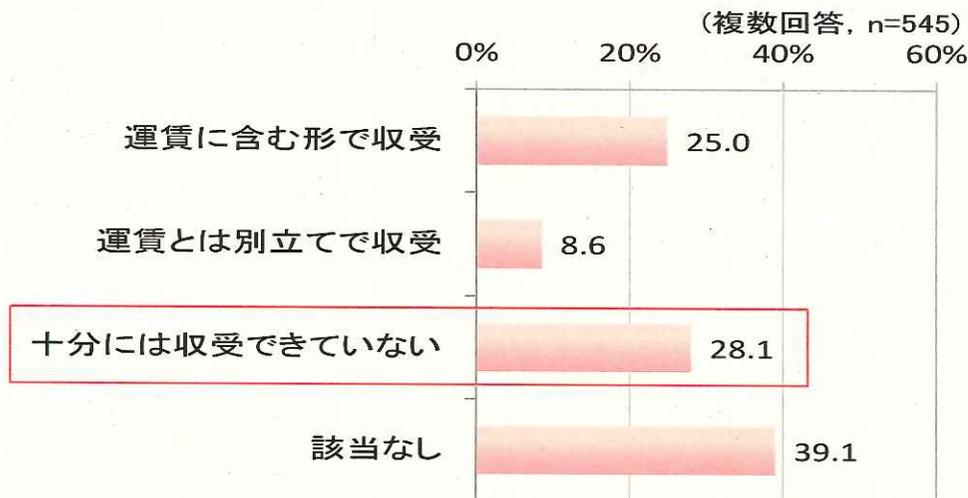
<義務付け対象外> 車両総重量8トン未満 又は 最大積載量5トン未満

小型トラック

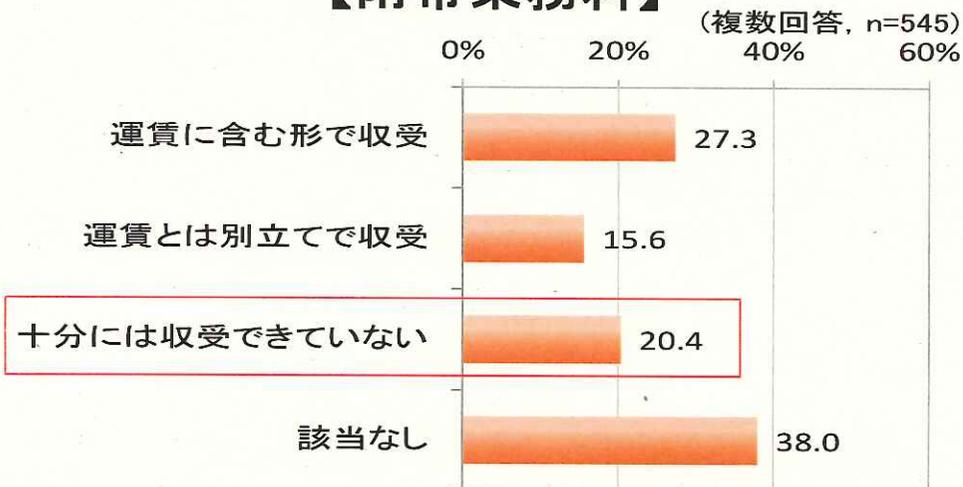


各種料金について、「運賃に含む形で収受」する場合と「運賃とは別立てで収受」する場合が混在しており、料金を「十分に収受できていない」と回答している事業者が2~3割程度いる。

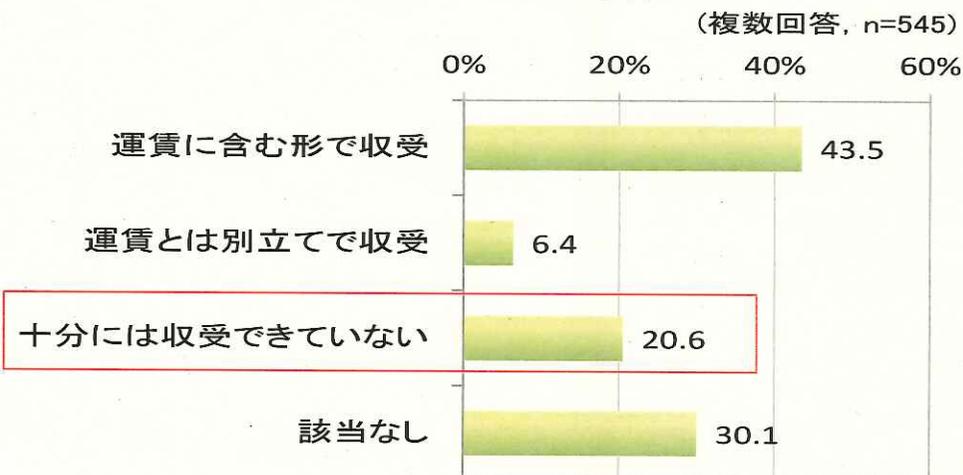
【車両留置料】



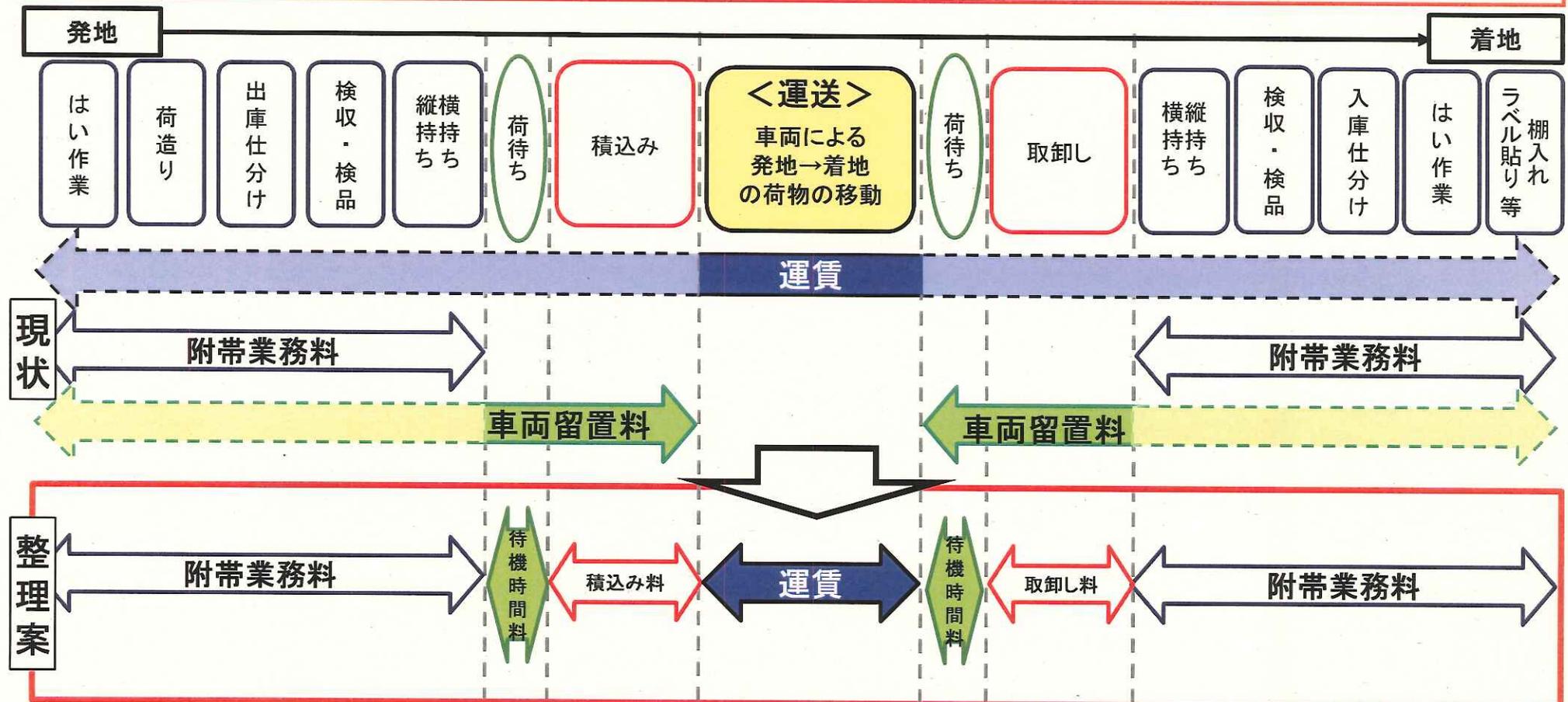
【附帯業務料】



【積込・取卸料】



- 運賃が運送の対価であることを明確化するため、運賃の範囲を明確化する通達を発出する。
- 適正な運賃・料金を収受するための方策として標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正する。
 - ①荷送人が運送依頼をする際に作成する運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込み料」、「取卸し料」等の料金の具体例を規定する。
 - ②荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、発地又は着地における積込み又は取卸しに対する対価を「積込み料」及び「取卸し料」とそれぞれ規定する。
 - ③附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」^(※)を追加する。等



(※)はい作業:倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

○荷主にご協力いただきたい具体的取組例

○発荷主(トラック運送事業者の契約相手)に協力いただきたい取組例

価格決定方法の適正化

- ・ 一律〇%減の原価低減要請や燃料価格等の変動分が考慮されない価格決定の禁止
- ・ トラック運送業者との十分な協議を踏まえた運賃・料金の決定

コスト負担の適正化

- ・ 仕分け・検品・陳列等の附帯業務や荷待ち待機等、**運送以外の業務に係る費用については、運賃とは別のものとして契約上明確化**

契約の相手方・方法の適正化

- ・ 契約相手となるトラック運送事業者について、運行管理者・整備管理者の選任、最低保有台数の維持、社会保険・労働保険の加入等、法令遵守状況の確認
- ・ 運送契約締結に当たっては書面化を原則とし、附帯業務や荷待ち待機、高速道路料金等の支払いについて明記

長時間労働の削減

- ・ 荷待ち時間、特に着荷主側における荷待ち時間の解消に向けた取組への理解と協力(トラック運送事業者との面談等による課題の具体的な把握等) 等
- ・ トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、着荷主・発荷主・トラック運送事業者が一体となって課題に取り組むための協議の機会を定期的に設ける等、協力体制の確立

○着荷主(トラック運送事業者と契約関係にない荷主)に協力いただきたい取組例

コスト負担の適正化

- ・ **着荷主においても、契約にない仕分け・検品・陳列等の附帯作業を無償で行わないこと**
- ・ **着荷主の都合による荷待ち待機**に関する費用について、発荷主・着荷主との間の契約において明確化
- ・ **着荷主においても**、自社の都合によりトラック運送事業者を長時間待機させない。やむを得ず待機させる場合においてはその分の人件費が発生することから、**発荷主との間の契約における適切な費用負担**について配慮すること
- ・ 過度な小口多頻度輸送は、人手不足に直面しているトラック運送事業者にとって大きな負担となることから、ロットをまとめるなど、**可能な範囲内で効率的な運送依頼**について配慮すること

長時間労働の削減

- ・ 荷待ち時間、特に着荷主側における荷待ち時間の解消に向けた取組への理解と協力(トラック運送事業者との面談等による課題の具体的な把握等) 等
- ・ トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、着荷主・発荷主・トラック運送事業者が一体となって課題に取り組むための協議の機会を定期的に設ける等、協力体制の確立